



Punto de partida

Aunque el Alfa 155 Q4 para nosotros no deja de ser el tope de una reciente gama de vehículos, su razón de ser hay que buscarla en el intento de disponer de una buena base con la que afrontar los interesantes campeonatos de turismos de cada país.

Francisco José Fernández. Fotos: A. Ruiz Godino.

4.200.000 ptas.

El interés de la competición se demuestra por los grandes esfuerzos que realizan las marcas cuando deciden de forma oficial participar en cualquiera de los campeonatos organizados en circuitos o rallies.

En el caso de Alfa, y después de entrar a formar parte del grupo industrial Fiat Auto, el aprovechamiento de diversos elementos técnicos se lleva al extremo. El desarrollo del Alfa 155 ha sido una prueba de esta especie de simbiosis técnica, aunque con un lógico y, por otra parte, conseguido distanciamiento, o para decirlo mejor, manteniendo las diferencias de estilo que han caracterizado a la marca del «biscione» durante décadas.

Sobre la plataforma del Tipo se construye el 155 y, en concreto, esta versión amalgama aún más la técnica del grupo tomando parte por parte todos los elementos mecánicos del Delta Integrale. Motor, caja de cambios y, por supuesto, el evolucionado y eficaz sistema de tracción integral son la mejor base para asegurar los resultados finales.

Los expertos del marketing tratan de definir lo indefinible, o cuando menos tratan de diferenciar este producto del hiperdeportivo que le sirve de base. Un modelo con semejante aporte tecnológico, dirigido solamente a la consecución de los mejores resultados dinámicos, puede resultar extraño que nos sea presentado como una berlina deportiva pero dirigida a aquellos que pretenden el máximo de prestación, sin sacrificar el confort, lo que a todas luces resulta imposible. Por mucha prestación que se desee o se necesite, seguro que podemos definir, con unos planteamientos no tan ambiciosos, menos complicados y onerosos, una berlina perfectamente eficaz.

Dejando claro que este coche busca en sus distintas evoluciones deportivas su principal y diríamos que casi única razón de existir, lo que no está dentro de las críticas que podamos plantear a la filosofía de este modelo es su puesta en carretera; es decir, sus resultados dinámicos.

El motor rebaja en 20 CV la potencia «disponible» debido, en parte, a las normas anticontaminantes que es

La tracción integral sofisticada, el motor sobrealimentado y su aspecto de berlina familiar son características del 155 Q4.



- Motor potente
- Estabilidad excelente
- Buen equipamiento

- Confort mejorable
- Postura de conducción
- Consumos a ritmo vivo

A FAVOR

EN CONTRA



El interior es agradable, con un salpicadero bien ajustado

tá obligado a cumplir, pero sin embargo no pierde su carismático carácter turbo. Por debajo de 3.000 rpm no entra a con decisión, cosa habitual en las mecánicas deportivas sobrealimentadas, teniendo un «espacio» utilizable de la curva de potencia situado justamente entre estas 3.000 vueltas y las 5.000, en donde el aporte de caballos ya se realiza de una forma mucho más lenta, hasta llegar al corte situado cerca de las 6.500 rpm. En este régimen se puede mantener al motor casi constantemente utilizando el cambio de forma decidida, que tiene unas relaciones finales bien elegidas y solamente precisa más esfuerzo del recomendable, pero su guiado está fuera de críticas.

Para aprovechar la potencia disponible, el bastidor está perfectamente resuelto. En curva rápida va claramente neutro, mientras que en tramos más retorcidos, y a pesar de primar en el reparto de par el tren posterior, se comporta como un vehículo de tracción delantera. Lo que sorprende a todas luces es la eficacia de pisada de este rapidísimo vehículo, que se traduce en una casi inverosímil veloci-

dad de paso por curva. Sólo si deseamos y tenemos los redaños de buscar los límites, la tracción total pone a prueba nuestra preparación volantística, pero hasta entonces nos habremos quedado casi solos en la carretera dejando atrás a cualquiera de los conductores que nos quieran plantar cara.

Básicamente un 155

Mientras que sus colegas de Lancia diferencian estéticamente la versión más deportiva del Delta, que como gama de modelos ha sido recientemente sustituida, el Q4 apuesta bastante más por la discreción de sus formas, con unos únicos apuntes coloristas y un frontal que ha sido unificado para toda la gama con la presentación de las versiones 1.7 y las dos do-



Los asientos delanteros no sujetan bien y van situados muy bajos.



Las plazas posteriores están configuradas para dos plazas.



La velocidad de paso por curva del Alfa Romeo 155 Q4 es impresionante gracias a su tracción integral.

Alfa Romeo 155 Q4

Técnica

Motor	Delantero transversal cuatro cilindros en línea
Cilindrada (cm ³)	1.995
Potencia CV (kW)/rpm	190 (140)/6.000
Par máx. mkg. (Nm)/rpm	30,3 (291)/2.500
Alimentación	Inyección multipunto y turbocompresor
Tracción	Total permanente
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades
Suspensión del. tras.	Independiente
Suspensión tras.	Independiente
Frenos del. tras.	Disco vent./disco ABS
Dirección	Cremallera asistida
Neumáticos (llantas)	205/50 R-15 (6)
Peso (kg.)	1.390
Dep. carburante (l.)	60

Precios y equipamiento

P.V.P. (FF+IVA+Imp. Matric.+transporte)	4.200.000 ptas.
Dirección asistida.	
Cierre centralizado.	
Elevavinas eléctricos delanteros.	
Faros regulables en altura eléctricamente.	
Volante regulable en altura.	
Check control.	
Climatizador automático.	
Retriversores exteriores calefactables.	
Antibloqueo de frenos ABS.	
Llantas de aleación ligera.	
Faros delanteros antimiebla.	
Limpia/lavafaros.	
Volante de cuero.	
Asientos del. regulables en altura.	
Regulación de apoyo lumbar.	

Prestaciones y consumos

Velocidad máxima oficial (km/h.)	225
Aceleración con salida parada	
0 a 100 km/h.	26" 9/10
0 a 100 km/h.	6" 5/10
Recuperación	
1.000 m. en 4. ^ª entrando a 40 km/h.	30" 2/10
1.000 m. en 5. ^ª entrando a 50 km/h.	32" 0/10
Adelantamiento	
80 a 120 km/h. en 4. ^ª	5" 7/10
80 a 120 km/h. en 5. ^ª	7" 5/10
Consumo a velocidad de crucero	
90 km/h. (l/100 km.)	7,9
120 km/h. (l/100 km.)	10,1

Opciones:	
Pintura metalizada	40.000 ptas.
Preinstalación de radio completa	30.000 ptas.
Techo practicable	110.000 ptas.
Suspensión inteligente	160.000 ptas.
Elevavinas eléctricos traseros	30.000 ptas.
Asientos del. eléct. y térmicos	100.000 ptas.
Mando a distancia de apertura de puertas	16.000 ptas.

Mantenimiento

Red de talleres:	200 puntos.
Garantías:	Escudo Alfa, garantía total durante dos años o 35.000 kilómetros, cubriendo de manera gratuita todas las revisiones del modelo durante ese periodo, incluidas piezas de recambio y mano de obra.
Asistencia:	Alfa Contact por Europ Assistance.
Teléfono de asistencia permanente:	(900) 10 10 06. Para España o extranjero (91) 5 55 96 46.
También se puede acudir al teléfono de la central de Europ Assistance.	
Revisiones:	Primera entre los 1.500 y 2.500 kilómetros, resto cada 20.000 kilómetros.

Dimensiones y habitabilidad

Largo/ancho/alto (m.)	4,44/1,70/1,44
Anchura interior del. tras. (m.)	1,40/1,38
Altura interior del. tras. (m.)	0,94-0,96/0,90
Cota de confort (m.)	
(desde pedal de freno hasta respaldo trasero)	1,75
Capacidad del maletero (l.)	350



La instrumentación es generosa. Se controla la temperatura y la presión de aceite.

tadas de motores Turbodiesel. Si dejamos a un lado las aptitudes dinámicas y prestacionales de este modelo y nos centramos en sus cualidades familiares, encontramos lógicamente las mismas virtudes que en sus hermanos. El interior está bien resuelto, con un ajuste y calidad «nuevos» en la marca. La habilidad se mueve siempre en magnitudes bastante correctas y sólo tendremos que criticar la postura al volante, por unos asientos que van bastante bajos y no sujetan demasiado lateralmente.

Este modelo no se mueve en la franja en la que lo hacen sus hermanos. Su nivel sonoro es demasiado notorio y las suspensiones, que en el caso de la unidad de pruebas disponían de la modalidad con suspensión controlada, obligan a ir casi siempre en la denominada posición sport, ya que resulta difícil con este modelo ir de «paseo».

Continuando con esta aparente ambivalencia, el equipamiento de esta versión es bastante completo, la dirección asistida, los elevavinas delanteros y el cierre, el climatizador o el antibloqueo de frenos van dentro del equipo de serie y como opciones; sólo le montaríamos, para rizar el rizo, los elevavinas traseros y el mando a distancia de apertura de puertas. ■

Confort de marcha

Es otro de los puntos grises del modelo. Ya comentamos que los consumos son difícilmente alcanza-



La rueda de repuesto limita la capacidad del maletero.

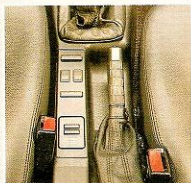
EN RESUMEN

La complicación técnica en el caso del Alfa Q4 busca únicamente obtener los mejores resultados dinámicos. Este planteamiento condiciona y limita algunos puntos como el confort, lo que puede resultar aceptable para unos o incongruente para otros, aunque estos últimos seguro que quedarán satisfechos con alguno de los hermanos menores del Q4.

AL DETALLE



La línea del frontal es atractiva. Se ha conseguido la imagen Alfa Romeo.

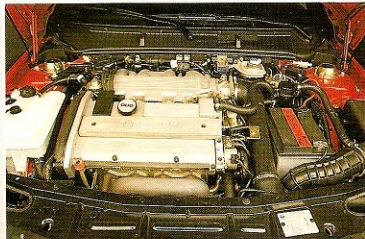


La cerradura del maletero se oculta bajo el escudo. Ideal para coleccionistas.

La opción de suspensión adaptativa permite elegir entre dos posiciones: automática o siempre rígida con la tecla en sport.



Detalle refinado: el climatizador automático es de serie.



La mecánica sobrealimentada de dos litros imprime un carácter duro al Alfa Q4.